POLSKA FLOTA NARODOWA

Cena 1 zł.



№ 2.

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ


S-3

POLSKA FLOTA NARODOWA

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WYCHODZI 1-GO i 15-GO KAŻDEGO MIESIĄCA

Nr. 2. **Warszawa, 15-go marca 1931 r.** **Rok I**

Redaktor naczelny: GEN. MARJUSZ ZARUSKI **Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI**

MARSZAŁEK JÓZEF PIŁSUDSKI, MINISTER SPRAW WOJSKOWYCH, CZŁONEK PREZYDJUM KOMITETU FLOTY NARODOWEJ, OBCHODZI W DNIU 19-EGO B. M. SWOJE IMIENINY.

REDAKCJA „POLSKIEJ FLOTY NARODOWEJ" W DNIU TYM SKŁADA DOSTOJNEMU SOLENIZANTOWI NAJLEPSZE ŻYCZENIA.

W GDYNI



Marszałek Józef Piłsudski w porcie wojennym na Oksywiu

O UNIFIKACJĘ PRACY

(ARTYKUŁ DYSKUSYJNY)

Polska myśl morska w ostatnich latach przestała być marzeniem nielicznej grupy ludzi, którym morze było zawsze wstępem do rozpatrywania naszej państwowości i mocarstwowego stanowiska Polski w świecie — zew morza dotarł do środka społeczeństwa i trwałe znalazł w niem ugruntowanie.

Nie trzeba zbyt długo szukać przykładów, by znaleźć dowody i dokumenty dla tego twierdzenia. Świadczy o tem najlepiej wspaniały rozwój Komitetu Floty Narodowej i Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Obie organizacje objęły swemi agendami cały kraj, wyszły nawet za jego granice i zaprzęgły do swej pracy liczną część emigracji. Znak to nieomylny, że Naród naprawia swe dziejowe błędy, że zerwał z śpiącą tradycją w tym kierunku i pragnie olbrzymie zaległości odrobić.

Rzecz prosta, że dla tego zbawiennego nurtu wynaleźć należy odpowiednie drogi, by w miarę swych grawitacji znajdował przygotowane umiejętnie łożyska i w ten sposób koordynował się, rósł w siłę i potężniał.

Część społeczeństwa patrzy na morze, jako na teren egzotycznych przygód, wypraw po złote runo, źródło interesu realnego i pracy dla pomnażania dobrobytu kraju przez szukanie nowych ognisk eksploatacyjnych. — Jest to niezmiernie wartościowy czynnik twórczy, zdobywczy, tworzący kadry pjonierów nowego życia polskiego. Zgrupowany w organizacji karnej, świadomej swych celów i posiadającej skrystalizowany program — może się stać siłą ożywczą polskiei sprawy morskiej i niezachwianą podwaliną mocarstwowego stanowiska państwa.

Z drugiej strony stoi wielka rzesza, której na sercu leży przedewszystkiem rozwój marynarki wojennej i handlowej i tu znajduje dla siebie ona dopiero pole do pracy — jest to ta część społeczeństwa, dla której ilość posiadanych przez Naród okrętów stanowi probierz jego potęgi.

Podział ten jest oczywiście w chwili obecnej raczej teoretyczny niż życiowy.

Brak ścisłego rozgraniczenia pracy między organizacjami torującemi drogę myśli morskiej wytwarza pewnego rodzaju chaos, który niezbyt szczęśliwie odbija się na całokształcie sprawy. — Lecz sam podział „kompetencyj“ między organizacjami nie wystarczy i rezultatów nie da. Tu potrzebna jest niezbędnie unifikacja pracy i wzajemna, daleko idącą pomoc.

Jak wspomniałem na początku— rozwój Komitetu Floty Narodowej i Ligi Morskiej i Kolonjalnej— jest dowodem, że organizacje te głęboko zaszczepiły swe ideje w społeczeństwie, a tem samem stały się niejako przewodnikami zainteresowanego społeczeństwa. —To też tylko o tych dwu organizacjach można dziś mówić.

Szeroki i bogaty program Ligi Morskiej i Kolonjalnej odpowiada nietylko tej części społeczeństwa, która miłuje wysiłek pjonierski, lecz interesuje również i tych, którym budowa okrętów za grosz społeczny jest ważna i konieczna przedewszystkiem.

Komitet Floty Narodowej ma zadanie jedno: zbierać pieniądze na budowę floty, być niejako jałmużnikiem społeczeństwa przypominającym przy najdrobniejszej nawet okazaji, że obowiązkiem dobrego Polaka jest dobrowolne opodatkowanie się na gromadzenie funduszów potrzebnych na zwiększanie stanu posiadania Polski na morzu i ustawiczne wskazywanie, że mocna flota wojenna i handlowa, to gwarancja potęgi i dobrobytu kraju.

Jeśli więc to jest zadaniem jedynem Komitetu Floty Narodowej, jeśli do tego tylko powołano go ustawą — to przekonać muszą wszystkie organizacje społeczne, z Ligą Morską na czele, swych Członków, że zbieraniem grosza na budowę okrętów zajmuje się tylko i wyłącznie Komitet Floty Narodowej. — Mało. — Organizacje te powinny przypominać swym Członkom, że obowiązkiem ich jest znaleźć się na liście podatników Komitetu.

Wszystkie inne, również wielkie i ważne sprawy muszą znaleźć ujście w Lidze i tego wzajemnie musi pilnować Komitet.

W ten sposób pojęta unifikacja pracy powinna w niedługim czasie dać rezultaty, o jakich teraz tylko się marzy.

Oto owe drogi dla nurtów idących coraz żywiej i mocniej przez społeczeństwo i drogi te powstać muszą w najkrótszym czasie, gdyż wymaga tego życie i sprawa.

Z. ANDRZEJOWSKI



Rola marynarki St. Zjednoczonych w wojnie światowej

(OD TŁUMACZA)

W literaturze światowej, traktującej o wojnie morskiej 1914—1918 r., brak dostępnych dla szerokich sfer czytelników prasy perjodycznej opisów wojny, zarówno jako całości, jak i poszczególnych jej dziedzin. Z jednej strony spotykamy opisy oddzielnych operacji lub wypadków, opracowane przez autorów niefachowych, a więc pełne nieścisłości lub wprost zabarwione fantazją, o charakterze beletrystycznym, z drugiej — materjały, oparte na ścisłych urzędowych danych i doświadczeniu, lecz przeznaczone dla fachowców i przez tó samo mało dostępne dla szerokich mas publiczności. Oczywiście, nie wspominam o opowiadaniach i nowelkach, czasami opartych na zdarzeniach prawdziwych, lecz nie mających na celu odtworzenia rzeczywistości, t. j. o utworach, zaliczonych do beletrystyki.

Jedną z nader nielicznych prac, napisanych przez wybitnego fachowca dla szerokich sfer czytelników prasy tygodniowej, są artykuły kontr-admirała T. P. Magrudera, który brał udział w wojnie morskiej w stopniu komandora. Admirał Magruder jest jednym z najzdolniejszych oficerów marynarki Stanów Zjednoczonych i dobrym popularyzatorem wojsko-



T. P. Magruder
Kontr.-admirał marynarki St. Zj.

wej wiedzy morskiej. Artykuły jego, umieszczone w popularnym tygodniku „Saturday Evening Post", oparte na własnej obserwacji i doświadczeniu oraz na dokumentach urzędowych, są doskonałą lekturą dla wszystkich interesujących się wojną morską. W kilku artykułach, ogłoszonych pod ogólnym tytułem „The Navy in the War", traktujących o działalności marynarki amerykańskiej w 1917 — 1918 r., admirał Magruder opisuje przygotowania Stanów Zjednoczonych do wojny, walkę o zabezpieczenie transportu morskiego, przewiezienie do Europy 2.079.880 żołnierzy armji amerykańskiej i działalność Wydziału Planów Sztabu Amerykańskich Sił Morskich na Wodach Europejskich.

Pragnąc udostępnić te artykuły publiczności polskiej, zwróciłem się listownie do admirała Magrudera z prośbą o zezwolenie przetłomaczenia i ewentualnego streszczenia jego pracy, ogłoszonej w „Saturday Evening Post", na co otrzymałem przychylną odpowiedź. Koniecznem było streszczenie pierwszego artykułu, poświęconego przygotowaniom Stanów Zjednoczonych do wojny, ze względu na to, że w artykule tym jest wiele wiadomości, interesujących i łatwo zrozumiałych dla amerykan, lecz obcych i mniej zrozumiałych dla nas. Wszystkie cztery artykuły tworzą jedną całość, charakteryzującą udział i rolę marynarki Stanów Zjednoczonych w wojnie światowej.

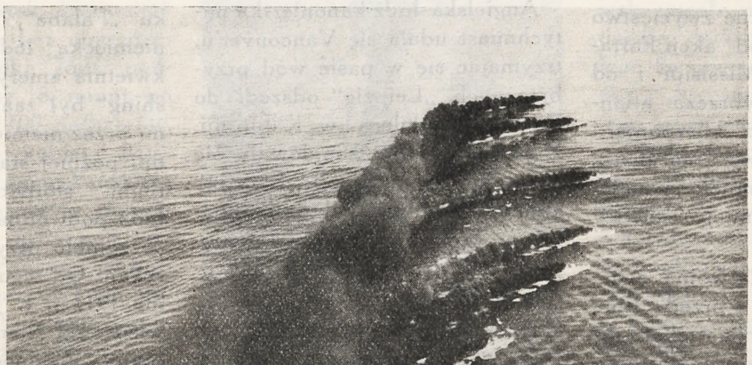
HENRYK BROSZKIEWICZ

T. P. MAGRUDER
Kontr-admirał marynarki wojennej St. Zj.

O WOJNIE MORSKIEJ W LATACH 1917 — 18

Spolszczył H. BROSZKIEWICZ

Marynarka wojenna grała główną rolę we wszystkich wojnach, prowadzonych przez Stany Zjednoczone. Ona była czynnikiem decydującym w wojnie rewolucyjnej, ona wywalczyła niepodległość Stanów Zjednoczonych i wydajnie przyczyniła się do tego, że naród amerykański stał się wielkim, ona była wyrazem naszej siły zarówno w czasie wojny jak i pokoju.



Manewry floty Stanów Zjednoczonych — zasłany dymowe

W czerwcu 1775 r. partja drwali wyruszyła na zwykłych szalupach, by zagarnąć angielski kuter wojenny „Margaretta". Był to skromny początek, narodziny marynar-

ki, która z biegiem czasu rosła w potęgę i autorytet, wywierała coraz większy wpływ na losy młodego państwa, skutecznie broniąc jego niepodległości i wolności. Wywalczyła dla niego pokój i warunki pomyślnego rozwoju. Drwale stali się marynarzami, szalupy — krążownikami. Młoda marynarka umożliwiła ostateczne zwycięstwo.

W wojnie z Francją 1798 r. marynarka amerykańska oczyściła ocean, który roił się od korsarzy i piratów od brzegów Francji, aż do Indji. Znowu w 1803 r. żelazna dyscyplina komandora Preble'a zwalczyła piratów, których ostatecznie zgniotła energja Decatui'a.

Od drewnianych szalup do superdreadnoughtów.

Na początku wojny 1812 r. marynarka amerykańska składała się z 16 zdatnych do akcji większych okrętów i 257 łodzi kanonierskich bardzo małej lub żadnej wartości bojowej; marynarka angielska była wielokrotnie silniejsza. Okrętów było mało, lecz nie zbywało na odwadze, męstwie i waleczności. Zwycięstwa młodej marynarki zapewniły szacunek dla bandery amerykańskiej i ugruntowały niepodległość Stanów Zjednoczonych.

W czasy późniejsze bitwa „Monitor'a" i „Merrimac'a" przyspieszyła koniec wojny, jednocześnie uderzyła w dzwon pogrzebowy dla okrętów budowanych całkowicie z drzewa. Ostateczne zwycięstwo niemało zależało od akcji Farragut'a na dolnej Missisipi i od ścisłej blokady wybrzeża atlantyckiego. Wojna z Hiszpanją i zupełne zwycięstwo marynarki amerykańskiej wysunęło ją na jedno z pierwszych miejsc między flotami mocarstw.

Wreszcie przyszła wojna światowa i postawiła przed flotą amerykańską zadania większe niż kiedykolwiek w historji. Marynarka amerykańska osiągnęła niezwykłą liczbę personelu—550.000 oficerów i szeregowych, przeszło 2.000 okrętów bojowych, pomocniczych i transportowych, przeznaczonych do użytku wojennego; operacje morskie objęły wszystkie morza, ich głębie i powietrze nad niemi. Olbrzymia marynarka rzucona przez Stany Zjednoczone w wir wojny, była jednym z najważniejszych czynników, które doprowadziły te zmagania do zwycięskiego końca.

Wybuch wojny

Latem 1914 r. w porcie meksykańskim Mazatlan stała na kotwicy grupa okrętów: amerykańskie „San Diego" i „Raleigh", niemiecki krążownik „Leipzig" i mała angielska kanonierka. Polityczne wstrząsy w południowo-amerykańskich republikach ściągnęły te okręty, przybyłe na wypadek konieczności obrony życia i mienia cudzoziemców. 4 sierpnia amerykański admirał Thomas B. Howard podejmował na okręcie flagowym obiadem dowódców okrętów wojennych. Byłem zaproszony jako dowódca krążownika „Raleigh". Czas upływał nam przyjemnie i bez żadnego zgrzytu. Nastrój ten przerwał dyżurny oficer sztabu, który wszedł do salonu i szepnął naszemu gospodarzowi coś do ucha. Przeprosiwszy towarzystwo, admirał wyszedł z salonu. Po chwili wrócił dyżurny oficer i zakomunikował dowódcy angielskiej kanonierki, że admirał chce z nim pomówić. Pozostali goście zachowali spokój, lecz każdy z nas domyślał się, co zaszło: z Waszyngtonu nadszedł radjotelegram, donoszący, że została ogłoszona wojna między Anglją i Niemcami. Wkrótce admirał wrócił, lecz już bez angielskiego dowódcy.

Angielska łódź kanonierska natychmiast udała się Vancouver'u, trzymając się w pasie wód przybrzeżnych. „Leipzig" odszedł do Zatoki Magdaleny w Kalifornji. Z okrętów, które znajdowały się 4 sierpnia w Mazaltan, „Leipzig" zatonął w bitwie pod Falklandami, a „San Diego" został zatopiony przez niemiecką łódź podwodną w lipcu 1918 r.

Obiad w Mazatlan był moim pierwszym i pośrednim zetknięciem się z wojną, która później wciągnęła Amerykę w swój wir. Wielu cywilnym, nie wyłączając nawet ludzi na wybitnych politycznych i rządowych stanowiskach, możliwość ta wydawała się bardzo wątpliwą i odległą. Dla oficerów marynarki było jasnem nawet w te pierwsze dni wojny, że Ameryka znajduje się w położeniu nader niebezpiecznem. Rozumieli oni, że w czasie wojny między mocarstwami morskiemi położenie państwa neutralnego jest ciężkie: blokady oraz prześladowania żeglugi i handlu wojujących, kontrabandy, szkodzą wznacznym stopniu i neutralnym. Przewidywania te, jak się później okazało, nie były bezpodstawne. Anglja wkrótce rozpoczęła ścisłą blokadę państw centralnych i zaaresztowała szereg statków amerykańskich w takich okolicznościach, że Waszyngton zmuszony był zaprotestować. Niemcy uciekały się do działań korsarskich i podwodnych, nie szczędząc amerykańskich statków i obywateli.

Igranie z ogniem.

We wrześniu 1914 r. Anglja zarekwirowała dwa transporoty miedzi na amerykańskich statkach. W październiku zatrzymano trzy amerykańskie statki w drodze do Włoch i odesłano do Gibraltaru; trzy statki - cysterny i parowiec „Wilhelmina" z ładunkiem żywności zostały zaaresztowane, a sprawę oddano do trybunału zdobycznego. Niemieckie agresje nosiły jeszcze bardziej prowokacyjny charakter. 28 stycznia 1915 r. krążownik - korsarz „Prinz Eitel Friedrich" zatopił w południowym Atlantyku amerykański statek „William P. Frye". 22 marca zginął amerykański obywatel Leon Thrasher na angielskim statku „Falaba", zatopionym przez niemiecką łódź podwodną. 29 kwietnia amerykański statek „Cushing" był zaatakowany bombami przez niemiecki aeroplan. Dwa dni później statek-cysternę „Gulflight" storpedowała niemiecka łódź podwodna w pobliżu Sycylji — zginęło przy tem trzech amerykan. Od tego czasu do 6 kwietnia 1917 r. t. j. do dnia wypowiedzenia Niemcom wojny przez Stany Zjednoczone, niemieckie torpedy, aeroplany i działa zatopiły lub poważnie uszkodziły 17 amerykańskich statków. Na niemieckich minach zatonęło 6 amerykańskich statków, a 2 zostały poważnie uszkodzone w okresie od 19 lutego 1916 r. do 6 kwietnia 1917 r.

Podobne pogwałcenia praw państw neutralnych były usprawiedliwione przez państwa wojujące koniecznością wojenną. Anglja uznała za niezbędne przeciąć handel morski swoich przeciwników i przeznaczyła do tego swoją flotę, pamiętając, że Napoleon, w ostatecznym rezultacie, był rozbity przez siłę morską i że ścisła blokada morska silnie poderwała Stany Południowe w wojnie cywilnej. Równie jak w tych dwóch największych wojnach XIX wieku dała zwycięstwo aljantom dzięki ścisłej blokadzie morskiej, powoli lecz pewnie duszącej państwa centralne. Akcja niemieckich łodzi podwodnych miała na celu identyczny efekt w stosunku do aljantów. Jednak nawet przyjęcie zasady „konieczności wojennej“ nie mogło usprawiedliwić przed najbardziej neutralnymi umysłami zatopienia „Lusitanji“.

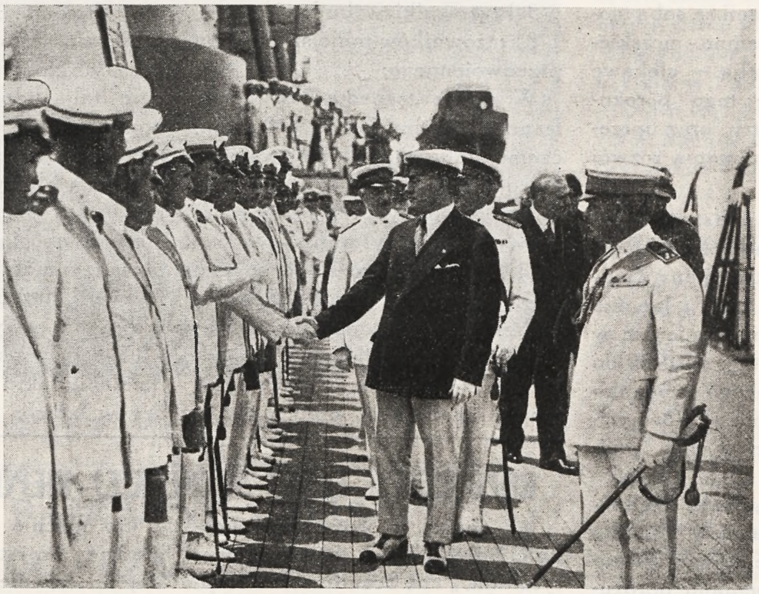
Te niezwykłe okrucieństwo miało miejsce wkrótce po godzinie drugiej po południu 7 maja 1915 r., kiedy angielski statek „Lusitanja“ był storpedowany bez uprzedzenia przez niemiecką łódź podwodną i zatonął w 18 minut po ataku. Przeszło 1100 pasażerów, w tej liczbie wiele kobiet i dzieci, a 114 obywateli amerykańskich, zginęło w sposób, który przeraził i oburzył cały świat — z wyjątkiem Niemiec. Państwa centralne próbowały tłomaczyć ten postępek tem, że „Lusitania“ była uzbrojonym krążownikiem pomocniczym. Argument ten był obalony przez stwierdzenie trybunału morskiego, że „Lusitania“ nigdy nie była uzbrojona i nie miała na pokładzie żadnych środków wybuchowych, a w chwili ataku szła z szybkością 18 węzłów, mogąc mieć 25. Szybkość była zmniejszona w obliczeniu przybycia do Liverpolu w czasie przypływu. Czy zmniejszenie szybkości przyczyniło się do powodzenia ataku łodzi podwodnej, pozostaje dotąd kwestją otwartą.

Gwałt ten wywołał na całym świecie oburzenie. Piątek, uważany zawsze przez marynarzy za feralny dzień, okazał się w tym wypadku bardzo niefortunnym dla Niemiec: ostatetycznym rezultatem zatopienia „Lusitanji“ było zwrócenie się opinji całego świata przeciw Niemcom, hańba państw centralnych i ich osamotnienie.

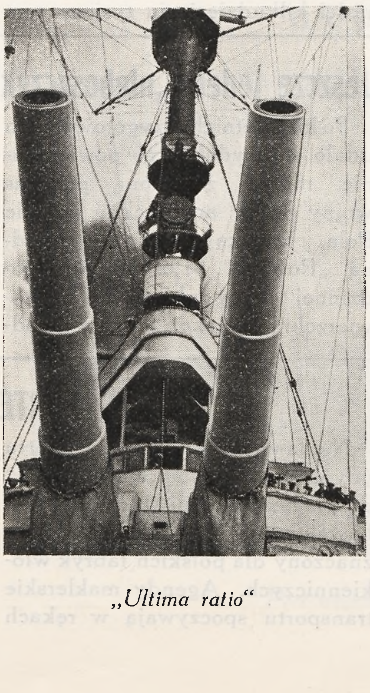
Fakt ten przekonał wielu ludzi w Stanach Zjednoczonych, zarówno wojskowych jak cywilnych, że wojna z Niemcami jest nieunikniona. Na moim krążowniku, ciągle jeszcze stacjonującym na wodach meksykańskich, ćwiczenia zostały ograniczone do praktyki artyleryjskiej. Nic nie może lepiej scharakteryzować, zdaje mi się, nastrojów narodu amerykańskiego po zatopieniu „Lusitanji“, jak zachowanie się marynarzy na moim okręcie. Pewnego razu obserwując ćwiczenia artyleryjskie—strzelanie ćwiczebne zmniejszonym kalibrem (polegające na strzelaniu z dział pociskami mniejsze go kalibru przez lufę wązką, wstawioną w lufę normalną)—usłyszałem krzyk celowniczego: „trafiłem go!“. Spojrzałem przez lornetę na tarczę i zobaczyłem narysowanego na niej żołnierza niemieckiego. Tego samego dnia jeden marynarz, którego nazwisko wskazywało na niemieckie pochodzenie, dotkliwie pobił swego kolegę za przycinki do tego nazwiska i kwestjonowanie lojalności jego właściciela.

Powtarzające się pogwałcenia naszych praw, jako neutralnych przekonało nietylko wojskowych o konieczności usprawnienia obrony narodowej. W początku 1916 r. prezydent Wilson ogłosił zasadę, że Stany Zjednoczone winny posiadać flotę wojenną równą największej flocie obcej. Wkrótce potem Departament Morski (Ministerstwo Marynarki) zwrócił się do Morskiego Sztabu Generalnego z poleceniem opracowania programu morskiego, którego wykonanie byłoby zakończone w ciągu pięciu lat kosztem do miljona dol. (d. c. n.)

Z MANEWRÓW FLOTY ITALSKIEJ



Mussolini na pokładzie jednego z pancerników



„Ultima ratio“

FRANCJA I ITALJA NA MORZU
STOSUNEK SIŁ ZBROJNYCH

Wobec zawartego niedawno porozumienia morskiego między współzawodniczącemi ze sobą mocarstwami śródziemno - morskiemi — Francją i Italją — ciekawe światło na sprawę tego porozumienia rzucają cyfry, oraz uprzedni do tego porozumienia rozwój wypadków.

W roku 1930, na podstawie Londyńskiego Traktatu Morskiego, Imperjum Brytyjskie, Stany Zjednoczone, Francja, Italja i Japonja zobowiązały się nie zmieniać w ciągu lat sześciu, t. j. od 1931 do 1936 roku, istniejącego stosunku sił morskich w tonażu głównych statków wojennych, a więc pancerników.

Wielka Brytanja, Stany Zjednoczone i Japonja zawarły ponadto układ szerszy, obejmujący zasadniczemi postanowieniami porozumienia co do klasy pancerników, również trzy klasy dalsze statków wojennych, a mianowicie: krążowników, torpedowców i łodzi podwodwodnych. Jak widzimy zatem, w odniesieniu i do tych trzech klas, stosunek tonażu nie ulegnie zmianie do końca okresu 6-letniego zamykającego się w roku 1936.

Jeżeli do porozumienia rozszerzonego Francja i Italja nie przystąpiły, to przyczyny tego należało szukać w kolizji interesów obu mocarstw na morzu Śródziemnem. Dopiero dzięki pośrednictwu wielkiej Brytanji, reprezentowanej przez sekretarza stanu spraw zagranicznych, Arthura Hendersona i pierwszego lorda admiralicji, Alexandra, udało się w rokowaniach oddzielnych z Francją i Italją, znaleźć modus vivendi i rozszerzyć w ten sposób Pakt Morski na pięć głównych mocarstw morskich.

W chwili, gdy porozumienie osiągnięto, stosunek sił Francji i Italji w dziale krążowników i statków mniejszych, przedstawiał się, jak następuje:

FRANCJA:

6 krążowników 10.000-tonowych;
1 krążownik w budowie;
3 krążowniki 7.250-tonowe;
4 krążowniki mniejsze, typu przedwojennego;

ITALJA:

4 krążowniki 10.000-tonowe;
3 krążowniki w budowie;
8 krążowników mniejszych, typu przedwojennego;

W dziale torpedowców tonaż francuski wynosi około 90.000 ton, czemu Italja może przeciwstawić nieco ponad 86.000 ton; w dziale łodzi podwodnych stosunek tonażu wyraża się cyframi:

71.000 ton po stronie francuskiej i 33.600 ton po stronie italskiej.

Przypomnieć należy, że na Konferencji Londyńskiej Francja odrzucała żądania Italji parytetu w tonażu globalnym obu państw, wychodząc z założenia, że Italja, jako państwo śródziemnomorskie ma odmienne zadania od Francji, której posiadłości rozrzucone są po całym globie ziemskim. Wprawdzie Italja odpowiedziała również odmownie na propozycję odstąpienia od swych zasadniczych żądań parytetowych w odniesieniu do tonażu wszystkich trzech klas statków, chociaż okazała gotowość powstrzymania się od budowy nowych statków w dążeniu do zrównania swych sił na morzu z Francją w okresie sześcioletnim działaniaPaktu Morskiego, to znaczy w latach: 1931—1936.

ROZBUDOWA FLOTY SOWIECKIEJ NIEPOKOI ZACHÓD

Jak donosi w obszernym artykule, opatrzonym alarmującymi tytułami, „The Scandinavian Shipping Gazette“, rząd sowiecki opracował plan pośpiesznej rozbudowy swej floty handlowej kosztem około pół miljarda rubli.

Plan, będący wyrazem ekspansywnej polityki morskiej Sowietów, przewiduje budowę wielkiej floty handlowej, mającej liczyć 315 jednostek. W ramach tego planu znalazły miejsce statki handlowe różnych typów, od kutrów, drifterów i holowników do wielkich transportowców i parowców pasażersko-towarowych, o pojemności kilkudziesieciu tysięcy ton.

Już obecnie stocznie w Leningradzie przystąpiły do budowy 10 jednocześnie parowców handlowych o pojemności ogólnej 60.000 ton. Część zamówień powierzono stoczniom okrętowym w Nikołajewie, na Ukrainie.

Wspomniana gazeta widzi związek polityki morskiej Sowietów z dumpingiem ekonomicznym, który wyrządził już tyle szkód równowadze gospodarczej Europy Zachodniej, a nawet Ameryki. Dziennik dodaje, że ekspansja morska Sowietów zaniepokoiła poważnie morską żeglugę handlową państw zachodnich.

Jeszcze jeden „nieboszczyk“ wydobyty z głębin morza

Po kilkuletnich przygotowaniach udało się wydobyć na powierzchnię morza zatopioną podczas wojny w b. austrjackim porcie Pola, włoską łódź podwodną „Publino“. Po kilkunastogodzinnej pracy ukazał się na powierzchni peryskop łodzi podwodnej. Gdy wreszcie wynurzył się tułów łodzi, wszystkie syreny okrętowe w porcie rozpoczęły koncert powitalny. Łódź tę próbowano już wydobyć w 1929 roku jednak próba ta nie udała się wskutek zerwania liny.

GDYNIA — PORTEM BAWEŁNIANYM

Niedawno przybył do portu gdyńskiego na statku „Sturholm“ drugi bezpośredni transport bawełny w ilości 1,400 bel. a przeznaczony dla polskich fabryk włókienniczych. Agendy maklerskie transportu spoczywają w rękach firmy Bergenske Baltic Transport Ltd, która uruchomiła bezpośrednią komunikację pomiędzy Gdynią i Egiptem. Bezpośrednią tą drogą i nadal będą się przewozić transporty bawełny egipskiej do Polski.

NASZE „OKNO NA ŚWIAT"



Widok na port gdyński z Kamiennej Góry

JAK PANCERNIK „NELSON" PRZESZEDŁ PRZEZ „UCHO IGIELNE"

Jak donoszą z Balboa (Kanał Panamski), olbrzymi pancernik floty brytyjskiej, „Nelson", święcił nielada triumf nawigacyjny, przepłynąwszy po mistrzowsku szluzę Gatun—najwęższe miejsce u wylotu Kanału Panamskiego.

H. M. S. „Nelson" ma średnicy 106 stóp, gdy szluza Gatun nie przekracza 110 stóp szerokości. Zatem, po obu bokach statku wojennego, między ścianami jego i ścianami szluzy, podczas całego pasażu było nie więcej, jak po dwie stopy wolnej przestrzeni.

Przepłynięcie śluzy w takich warunkach, jest dla znawców sztuki nawigacyjnej nielada wyczynem, nic też dziwnego, że przejściu pancernika przyglądały się tysiączne, wielojęzyczne tłumy indjan zachodnich, murzynów, amerykanów, anglików, chińczyków, japończyków, hiszpanów etc.

Pancernik posuwał się z majestatyczną powolnością przez „ucho igielne" Kanału Panamskiego, będące najwęższem przejściem wielkiego, międzynarodowego traktu morskiego.

Pilot, który prowadził statek, najwidoczniej nie przyzwyczajony do objektu tak wielkich rozmiarów, okazywał duże podniecenie. To też, mimo wielkiej ostrożności dowództwa statku w wydawaniu rozkazów sternikowi i działowi maszyn, nie udało się uniknąć w kilku miejscach starcia pancernika ze ścianami szluzy, co spowodowało, że opancerzenie statku, zwłaszcza w okolicach burt, zostało uszkodzone.

To samo „ucho igielne" przechodził w lutym, roku bieżącego, a więc o kilka tygodni wcześniej, nie mniejszy olbrzym—pancernik Stanów Zjednoczonych—„Arkanzas". W tem samem miejscu, w okolicach Pedro Miguel i Mira Flores, pancernik amerykański doznał również poważnych „zadrapań".

Po przejściu szluzy, „Nelson" uczcił salwą 21 wystrzałów swej baterji dzień urodzin znakomitego Waszyngtona, obchodzony uroczyście w Balboa.

Dowódcą „Nelsona" jest admirał sir Michael Hodges, komendant brytyjskiej Floty Atlantyckiej.

RUCH W PORCIE KRÓLEWIECKIM

Prasa niemiecka podaje następujące cyfry ruchu w porcie królewieckim w roku 1930.

Weszło:

1041	parowców niemieckich o pojemności	1.397.461 m³ netto
29	parowców obcych o pojemności	616.610 „ „
260	żagl. motor. niemieckich o pojem.	59.872 „ „
69	żagl. motor. obcych o pojemności	16.874 „ „
27	lichtug tankowych o pojemności	56.195 „ „
1687	okręt. og. o pojemn.	2.147.012 m³ netto.

W roku 1929 przybyło do Królewca 1516 okrętów o pojemności 1.961.096 m³ netto, zarówno więc pod względem liczby, jak i pojemności ruch w porcie królewieckim w r. 1930 wykazuje znaczny wzrost.

Narodowość okrętów, które zawinęły w roku 1930 do Królewca była następująca: Niemcy 1.330] okrętów, Danja 99, Szwecja 69, Anglja 42, Norwegja 31, Łotwa 28, Holandja 23, Estonja 21, Francja 17, Gdańsk 10, [Finlandja 8, Grecja 4, Litwa 1, Z. S. S. R. 1, Ameryka Półn 1.

G D Y N I A



Port wojenny w Oksywiu

MARJUSZ ZARUSKI

MOJE SPOTKANIE NA MORZU ZE SZCZĄTKAMI „OERNEN“

(BALONU ANDRÉE'GO)

W artykule p. t. „Przyczynek do wyjaśnienia tajemnicy śmierci Andrée'go“, drukowanym w r. 1926-ym, w miesięczniku „Wiedza i Życie“, pisałem:

„Balon Andrée'go wzniósł się w lecie 1897 r, ze Szpicbergu i odtąd ślad wszelki po nim zaginął.

Tajemnica śmierci podróżnika do dziś dnia nie została rozwiązana.

Żeglując po wodach północnego oceanu Lodowatego w tych właśnie czasach, przypadkowo zetknąłem się raz z pewnym przedmiotem, a raczej kompleksem przedmiotów, które odrazu uznałem za szczątki balonu Andrée'go i starałem się je wyłowić, co wszakże mi się nie udało.

Przybywszy do Hammerfestu, zameldowałem o zdarzeniu komu należy— i na tem się skończyło. Sam musiałem ze swoim okrętem wyruszyć w stronę Lofotów, władze zaś norwerskie widocznie fakt zignorowały, gdyż później nie zdarzyło mi się czegoś o finale tragedji przeczytać lub słyszeć.

W nadziei, że chociaż spóźniony opis faktu tego może rzucić pewne światło, jeżeli nie na przebieg katastrofy, to przynajmniej na okolice w których ona mogła nastąpić, dzielę sie na tem miejscu spostrzeżeniami swemi z czytelnikami. Może ktoś kiedyś zestawi oderwane fakty i tajemnicę tragedji polarnej odsłoni“.

Nie spodziewałem się wówczas, że po czterech latach tajemnica zostanie wyjaśniona. Dziś znamy już dzieje owej tragicznej wyprawy. W skróceniu przypomnę je tutaj: Inż. Salomon Andrée z dwoma towarzyszami, Strindbergiem i Fraenklem dn. 11 lipca 1897 r. wzniósł się na balonie kulistym „Oernen“ (co znaczy orzeł) ze Szpicbergu (Dausk-Saff) z zamiarem przelecenia ponad biegunem północnym.

Z notatników Andrée'go i Strinddberga wiemy, że lot ich trwał zaledwie trzy dni. Już 14 lipca zmuszeni byli opuścić się na lody, pokrywające morza polarne i rozpocząć pieszo dalszą wędrówkę.

Pięć miesięcy bohaterscy podróżnicy szli w ten sposób po lodach, ciągnąc dwie swoje łodzie na płozach z zapasami żywności i dopiero w grudniu stanęli na lądzie. Niestety, ląd ów okazał się pokrytą lodowcami wyspą Kvitö, zwaną też wyspą Białą. Wyspa ta stała się grobem uczestników. Ze szczątków znalezionych w śmiertelnem obozowisku oraz z faktu, że mieli przy sobie jeszcze zapasy żywności, można wywnioskować, że śmierć nastąpiła z zamarznięcia. Trzeba pamiętać, że był to grudzień, i że podróżnicy przebyli po lodzie około 400 klm. Organizmy ich były już wyczerpane trudami długiej podróży.

Balon został na lodzie. Co stało się z nim czytelnicy znajdą w opisie poniżej.

W pierw jednak pragnę rzucić garść obrazów, które uplastycznią czytelnikowi warunki żeglugi wśród lodów polarnych. W podobnych warunkach, choć naogół łatwiejszych odbywał Andrée swoją podróż pieszą do wyspy Kvitö. Łatwiejszą dlatego, że lody tam, bez żadnej wątpliwości, były nieruchome, spokojne. Mogły się tam tworzyć pod wpływem wiatrów, częściowo też prądu morza (ogólnego) pęknięcia, szczeliny kanały. Zjawisko w lodach stałe i mało jeszcze groźne.

Ja zaś miałem do czynienia z lodami, stłoczonemi w gardzielach olbrzymich mielizn, w których gwałtowne prądy przypływów i odpływów oceanu wyprawiały z niemi cztery razy na dobę istny sabat czarownic. Przebycie dłuższej przestrzeni po takich lodach jest fizycznem niepodobieństwem.

Zdarzyło mi się w tych właśnie latach—mianowicie w r. 1889—na żaglowym okręcie przebijać się przez zwartą masą lodów, które napłynęły z oceanu Lodowatego i zatłoczyły ogromne przestrzenie pomiędzy ziemią Kanina a Kolskim półwyspem, poczynając od przylądka Świętego do szerokości Zimniegorskiej latarni morskiej. Były to stare lody polarne, złożone z ogromnych pól i gór lodowych, zwanych z norweska ropakami. Ropaki nie stanowią brył jednolitych, lecz składają się z wieloletnich nawarstwowań lodu, zrośniętych w dziwacznych kształtów góry różnej wielkości — od poszczególnych bloków do wysp pływających, poszarpanych w liczne załomy i pieczary—w których na pełnem morzu rozbija się przybój fal z łoskotem strzałów działowych.

Karskie morze, leżące na północny wschód od Nowej Ziemi, pokryte jest niemi niemal bez przerwy, na zachód zaś od Ziemi Kanina prąd Holfstremu, kierujący się z Atlantyku, począwszy od Nord-Kapu, zwraca się ku południowemu wschodowi i odrzuca masy lodów ku północy. Niekiedy jednak burze północne przerywają tę zaporę i masy lodów z morza Karskiego i oceanu Lodowatego ruszają na południe, dochodząc do brzegów Murmanu i jeszcze dalej—do południowych brzegów morza Białego.

Żeglugę miałem straszną. Była to w ciągu długich tygodni nierówna walka załogi z potężnym żywiołem lodowym. Trzeba bowiem pamiętać, że wodne przestrzenie pomiędzy Ziemią Kanina a lądem usiane są pośrodku niezliczonemi mieliznami, począwszy od wyspy Morżowca i Koszek Morżowskich w zatoce Mezeńskiej aż do Koszki Panfiłowa na północy. Stanowią one jakby szereg garbów podwodnych, łączących się w jeden wielki i szeroki zwał, o który rozbija się przypływ oceanu.

Wskutek zwężenia obszaru wód w tem miejscu—szczególnie w pobliżu Trzech wysp i przylądka Orłowa, przypływy dosięgają tam niewiarygodnej mocy. Zbliżająca się z oceanu woda przypływu na wiele już mil odcina się od reszty ostro zarysowaną spienioną smugą, poza którą kotłuje się woda, jak w olbrzymim garnku na palenisku. Jeżeli jest wiatr, fale są nadzwyczaj strome i niespokojne, Koło Trzech Wysp woda wskutek zwężenia nurtu wznosi się na 7 metr., a prąd jej jest niesłychanie bystry.

Można też wyobrazić sobie, jak wyglądał mój szkuner „Nadzieja", uwięziony przez lodowe olbrzymy, odbywające w tych miejscach piekielne swe harce na wodach przypływu i odpływu. Dwa razy miałem już go opuścić i szukać z załogą ocalenia w szalupie.

Przypadkowo z zawieruchy ostatnich lat uniosłem dziennik okrętowy z tej właśnie jego żeglugi; przytaczam z niego parę urywków.

„Dn. 15 czerwca 1889 r., płynąc pod żaglami na morzu Białem, po północy zdarzenia:

O godz. 2 min. 40 latarnia morska Zimniegorska znikła.

O godz. 6 po dziobie okrętu ukazał się lód w zwartej masie.

O godz. 9 m. 10 padła mgła gęsta.

O godz. 10 dał się słyszeć łoskot przyboju po dziobie. Zwrócono przez sztag i wzięto kurs na SSW".

Było to pierwsze spotkanie z górą lodową.

I dalej, dn. 20 czerwca:

„Omasztowanie pokryło się lodem. Woda w beczkach zamarzła.

O godz. 12 lód stłoczył się szczelnie. Zwinięto żagle, zwieszono z burt deski i odbijacze. Statek został uwięziony w lodach. Naokoło zwarta masa lodów. Lodowce krążą i poruszają się wskutek prądu. Lody unoszą statek ku brzegom. Położenie trudne. Warta stoi bez zmiany. Zarzucono kotwicę na lodowiec dla zmniejszenia dryfu (cofania się)".

Dn. 21 czerwca: „Postawiono żagle i próbowano przebijać się przez lody, jednak wskutek ryzykowności żeglugi żagle zwinięto. Zarzucono znów na lodowiec kotwicę. Zaczął się przypływ: lodowce zaczęły się poruszać wokoło. O godz. 12 wyjrzało słońce: na widnokręgu zwarty lód naokoło".

Dn. 22 czerwca: We mgle ujrzano brzeg blisko. Zaniesiono na lodowiec kotwicę, ażeby obrócić dziób okrętu w stronę wiatru, rozwinięto żagle i zaczęto przemocą przebijać się przez lodowce w kierunku na NO. Przygotowano prawą kotwicę do zarzucenia. Przygotowano szalupę do spuszczenia na wodę, baryłkę słodkiej



Lody ruchome na Morzu Białem

wody i żywność. Mgła i lód naokoło. Jeżeli nie przeniesie nas teraz koło przylądka Gorodockiego, prądem odpływu powinno nas wyrzucić na skały. Uciszyło się. Lód ściska okręt. Naokoło kotłuje się. ...Przeniosło koło Gorodockiego.

Lód z nadzwyczajną szybkością zawirował wokoło.

„Lodowce kruszą się, wynurzają się z wody, stają dęba, grożąc każdej chwili przebiciem okrętu lub oderwaniem steru. Prąd niesie nas w stronę rzeki Niedźwiedziej".

I tak dalej w tym sensie. Drugi raz mieliśmy statek opuścić.

Zapomocą żagli, kotwic, albo schodząc na lód i popychając statek swojemi barkami par force, przebijaliśmy się z tych miejsc zatraconych na pełne morze. Nieraz okręt był tak ściśnięty przez lody, że rufa jego albo przód podnosiły się z wody. Dziura w boku statku, nadwerężona sztaba przednia i liczne mniejsze uszkodzenia były szczęśliwym wynikiem tych zmagań.

Były też sytuacje takie, jak niżej podana:

Na pełnem już morzu, ale ciągle wśród lodów, znalazłem się raz na wolnej wodzie, jakgdyby na jeziorze z lodowemi brzegami. W pewnej chwili w brzegach tych rozwarła się szczelina, prowadząca na północ, jak kanał z równemi brzegami. Niezwłocznie skierowałem tam statek, tembardziej, że daleko, na końcu tego kanału niebo miało odblask ciemniejszy, co znamionowało tam obecność drugiego jeziora.

Ponieważ lodowce, widziane z pokładu, nie wykazują rzeczywistych swych kształtów, wystając bowiem nieraz małą częścią nad wodą, resztę swej bryły kryją pod wodą, miejsce moje, jako kapitana w czasie żeglugi było zawsze na marsie (popularnie zwanym bocianiem gniazdem, na maszcie), skąd dobrze było widać zdradzieckie grzyby lodowców, rozprzestrzeniające się daleko pod wodą.

I tym razem stałem na marsie, marznąc nielitościwie i wskazywałem sternikowi kierunek.

Już przebyliśmy większą część tego długiego kanału, gdy z niepokojem spostrzegłem, że brzegi jego zaczęły się schodzić. Statek szedł szybko pełnemi żaglami. Rozliczałem, że przeskoczę do nowego jeziora, zanim szczelina się zamknie. Już zostało tylko ćwierć mili... już dwieście metrów. . szczelina się zwęża, ściany schodzą się coraz bliżej — już 80 metrów — kanał już tak wąski, że ani obrócić okręt, ani zatrzymać go nie można...

I proszę wyobrazić sobie rozpacz moją tam na wyżynach masztu: w moich oczach, w odległości jakich 50 metrów, przed samem wejście do jeziora—ogromny, długi lodowiec, jakgdyby poruszany świadomą siebie siłą, obraca się i zamyka wejście jak szluza...

Za późno już było! Struchlała załoga stała na pokładzie bezra-

dnie. Wskazałem ręką sternikowi kierunek na najcięższe miejsce lodowca, chwyciłem się mocniej rękami za linę, ażeby nie spaść z masztu przy zderzeniu i... buch z całego rozpędu w lodowiec!

Ty, albo my!

Zachrobotał, zazgrzytał lód pod sztabą szkunera—i lodowiec rozwalił się na dwie części...

Udało się, lecz mogło też i nie udać się.

D. c. n.

ŻEGLUGA W CZASIE WOJNY

Na zaraniu cywilizacji, kiedy współżycie pokojowe między plemionami lub narodami jeszcze nie ustalało się, a jedynym stosunkiem do obcego była nienawiść lub conajmniej nieufność, najczęstszą formą zetknięcia się narodów była wojna. Nie rozróżniano przytem walczących od niewalczących: każdy członek obcego plemienia był wrogiem, którego należy tępić; własność jego ulegała z zasady rabunkowi, a w razie niemożności zabrania lub przydatności—zniszczeniu.

Stopniowo, w miarę rozwoju kultury i cywilizacji, formy wojny łagodniały, jakkolwiek proces ten postępował bardzo wolno. Na przeszkodzie stały z jednej strony instynkty asocjalne, które budzi wojna, z drugiej—interes państwa wojującego, które dla różnych względów często patrzyło przez palce na krzywdy, wyrządzane ludności cywilnej wrogiego państwa przez armję.

Encyklopedyści, głównie Rousseau w dziele „Du contrat social", ostro występowali przeciw temu i twierdzili, że wojna dotyczy tylko państw i armji, niewalczący zaś nie stają się wrogami nietylko obywateli, ale nawet państwa nieprzyjacielskiego. Jakkolwiek poglądy te niezupełnie odpowiadają rzeczywistości, znacznie przyczyniły się one do postępu prawa międzynarodowego wojennego i złagodzenia okrucieństw wojny.

Przyjęte i wyznawane teorje wpływają na położenie ludności cywilnej i jej własności w razie zetknięcia się z niemi armji nieprzyjacielskiej. Coraz bardziej humanitarny charakter tych teorji doprowadził do zwycięstwa zasady nietykalności majątku prywatnego w czasie wojny, z wyjątkiem wypadków, podyktowanych przez konieczności wojenne, jak nprz. rekwizycja żywności, furażu. surowcówców, metali i t. p. na potrzeby wojenne, lub konfiskaty karne. Regulamin Haski 1907 r. rozstrzyga te kwestje naogół zadawalniająco.

Wojna morska jednak dotąd trzyma się innych zasad. Własność prywatna państwa nieprzyjacielskiego zawsze, a neutralnego w niektórych wypadkach (kontrabanda, próba przerwania blokady, usługi stronie nieprzyjacielskiej) ulega zaborowi na korzyść państwa wojującego. Przyczyna tego leży w ogromnem znaczeniu. jakie ma żegluga i handel morski. Dla państw nadbrzeżnych komunikacja morska w czasie wojny jest wielką pomocą, a przerwanie jej ciosem dotkliwym, często stanowiącym o porażce. Stąd nabiera sensu energiczne prześladowanie nieprzyjacielskiej własności prywatnej — i neutralnej, o ile ta ostatnia oddaje usługi nieprzyjacielowi.

Obecne przepisy o własności nieprzyjacielskiej na morzu, kontrabandzie wojennej i blokadzie nie mają na celu zdobycia łupu, lecz osłabienie zdolności wrogiego państwa do prowadzenia wojny. Jak wielkie znaczenie ma komunikacja morska, najlepszym przykładem służy wojna 1914—18 r. w której państwa sprzymierzone odniosły zwycięstwo dzięki temu, że potrafiły przemóc blokadę podwodną, stosowaną przez Niemcy.

Państwa cnztralne w dążeniu do jaknajściślejszej izolacji morskiej aljantów nie przytrzymywały się ustalonych zasad prawa międzynarodowego i doprowadziły prześladowanie komunikacji morskiej przeciwnika do form bezwzględnych i okrutnych. Był to krok wstecz z punktu widzenia rozwoju i postępu prawa międzynarodowego, mającego na celu złagodzenie przejawów wojny.

Myśl ludzka już od początków żeglugi międzynarodowej szukała sposobów uregulowania położenia własności prywatnej w czasie wojny na morzu. Już w IX w. spotykamy opracowane i uznane zasady, usiłujące uporządkować tę sprawę. Poprzez całe wieki średnie praca w tym kierunku nie ustawała. Rozwijające się stosunki żeglarskie i rozstrzygnięcia tych kwestji spowodowały cały szereg mniej lub więcej wyczerpujących kodeksów morskich. Ostatniem słowem oficjalnego prawa międzynarodowego w tej dziedzinie jest Deklaracja Londyńska 1909 r.

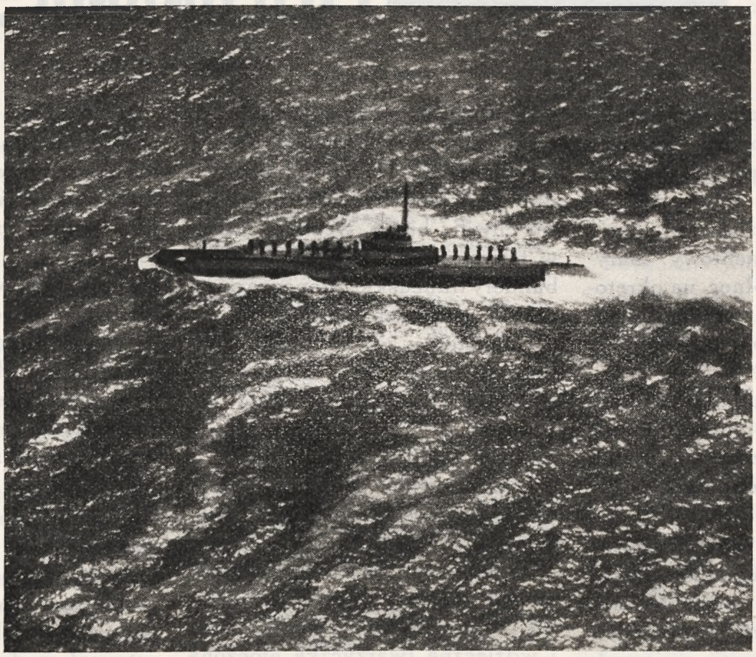
Dążenie do ograniczenia prawa łupu morskiego kiełkowało w najlepszych umysłach od wieków, brakło jednak śmiałych i zdecydowanych głosów w rodzaju Gracjusza. Ilekroć się one odezwały, zawsze miały znaczny wpływ na stosowane w praktyce zasady. Im to należy przypisać, że w traktacie handlowym, zawartym w końcu XVII w. między młodemi wówczas Stanami Zjednoczonemi A. P. a Prusami zjawiła się klauzula, gwarantująca nietykalność własności prywatnej obywateli tych państw w razie wojny między niemi.

Umowa między Stanami Zjednoczonemi a Włochami, zawarta w 1871 r. przewiduje wzajemne poszanowanie własności prywatnej na morzu w wypadkach wojny między temi państwami, głosząc: „wysokie umawiające się strony zgadzają się, że w razie niepożądanego wypadku wojny między niemi, własność prywatna ich obywateli, za wyjątkiem kontrabandy wojennej, będzie wolna od zaboru i konfiskaty".

Grono uczonych niemieckich zaproponowało inną formą rozstrzygnięcia. Wyrazili oni pogląd, że własność, która według przyjętych przez Deklarację Londyńską zasad, ulega konfiskacie, winna być w razie schwytania przez krążowniki nieprzyjacielskie sekwestrowana, a po ukończeniu wojny zwrócona właścicielowi. Zarzuty, czynione temu poglądowi,

że takie załatwianie sprawy nie odstrasza dostatecznie obywateli nieprzyjacielskich od prowadzenia handlu morskiego, a neutralnych — od kontrabandy lub prób przerwania blokady, prowadzą zbyt daleko. Należy nie zapominać, że droga teroru doprowadziła Niemcy do zatapiania statków bez okazania ratunku załodze i Bogu ducha winnym pasażerom, a nawet bez uprzedzenia—z ukrycia.

W czasie wojny światowej dawały się słyszeć głosy, wywołane bezwzględnością niemiecką, że prawo niszczenia własności prywatnej na morzu, związane z utratą życia niewojujących, musi być zaniechane. Nawet sfery wojskowe wykazały inicjatywę w tym kierunku. Wydział Planów Sztabu Amerykańskich Sił Morskich, działających na wodach europejskich, w obszernym raporcie, omawiającym dezyderaty, odnoszące się do przyszłej wojny morskiej, przyjął podobny punkt widzenia. Raport ten proponuje, by żaden statek handlowy, zarówno nieprzyjacielski jak neutralny, nie mógł być zatopiony lub zniszczony przez strony wojujące, a statki, które w myśl dotychczasowych zasad mogą być konfiskowane lub zniszczone, były sekwestrowane— w razie zaś niemożności doprowadzenia ich do portu państwa sekwestrującego, internowane w portach neutralnych do końca wojny w sposób, w jaki są internowane okręty wojenne.



Niezwykle ciekawa fotografja łodzi powodnej, uchwyconej przez objektyw z samolotu

W obecnej chwili uwaga dyplomatów i prawników—internacjonalistów skupiła się nad środkami uniknięcia wojny, a sprawy łupu morskiego odeszły na dalszy plan jako drugorzędne, lecz myśli o shumanitaryzowaniu wojny morskiej nurtują, żłobią sobie koryto w umysłach zarówno prawników, jak i sfer zainteresowanych. Postęp w tej dziedzinie, przerwany przez bezwzględne sposoby niemieckie, stosowane w wojnie światowej, zapowiada przez umysły najlepszów specjalistów tego przedmiotu dalszy szeroki rozwój. Świat nie chce godzić się na to, by żmudna i kosztowna praca nad rozbudową żeglugi morskiej i rozkwitem handlu morskiego miała być niszczona dla celów, które mogą być osiągnięte innemi środkami.

Celem wojny jest osłabienie zdolności bojowej przeciwnika, złamanie jego woli i osiągnięcie zwycięstwa, a nie krzywdzenie spokojnej ludności i niszczenie jej dobytku i pracy. Wystarczy unieruchomienie komunikacji morskiej wrogiego państwa na czas wojny — oto współczesne ujęcie tej trudnej sprawy.

Najbliższym krokiem postępu w tym kierunku będzie zmiana zasad: sekwestr lub internowanie zamiast konfiskaty lub zniszczenia. Wolność mórz stanie się pełniejszą. Wprowadzenie w czyn tej dawno już dojrzałej idei jest najbliższym zadaniem prawników i dyplomatów.

kpt. I. REN

KOBIETA KAPITANEM OKRĘTU

Kobiety zaczynają konkurować z mężczyznami dosłownie na każdem polu. Nietylko są z nich doskonałe lotniczki, lecz próbują również szczęścia i w żeglarstwie.

Oto co czytamy w prasie norweskiej: dwudziestoczteroletnia panna Gudrun Froegstadt ukończyła z odznaczeniem wyższą szkołę marynarki w Oslo i otrzymała stopień kapitana. Na liście marynarki norweskiej figuruje ona jako pierwsza i jedyna dotychczas kobieta-kapitan.

Ma prawo prowadzenia statków nie tylko na wodach norweskich, ale i na wszystkich morzach świata, gdyż dyplom jej daje tytuł „kapitana dalekich podróży".

Panna Froegstadt pochodzi ze starej rodziny marynarskiej. Ojciec i dziadek jej byli kapitanami norweskiej marynarki handlowej. Od samego dzieciństwa poznawała wiedzę żeglarską i w 18 roku życia była już właściwie „dorosłym" marynarzem.

Ojciec kapitana—panny po uzyskaniu przez nią dyplomu, oświadczył reporterom pism norweskich: Mimo, iż mostek kapitański nie jest, według mnie miejscem odpowiedniem dla młodej panny, muszę powiedzieć, że córka moja potrafi poprowadzić okręt „jak mało który oficer". —

MAREK ROMAŃSKI

TORPEDA POJEDNANIA

NOWELA

Miasto, które malowniczo rozłożyło się na wzgórzach, pnących się wokół zatoki, płonęło jeszcze tysiacami świateł, mimo, że godzina była już późna.

Przed chwilą wachtowy marynarz odmierzył północ na okrętotowym dzwonie, czterema równomiernemi, podwójnemi uderzeniami.

W chwili, gdy umilkło ostatnie uderzenie dzwonu porucznik Juljusz Desprès znalazł się na mostku krążownika „Charlemagne", by objąć kolejną wachtę.

Noc była cicha i spokojna. Księżyc był w pełni. Jego biała tarcza płynęła spokojnie po niebie usianem gwiazdami. Okręty zgromadzone w wojennym porcie majaczyły w srebrnej miesięcznej poświacie, jak groźne, drzemiące potwory.

Por. Juljusz Desprès nie miał wiele do czynienia w czasie nocnej wachty w porcie. Robota miała się zacząć dopiero w południe, z chwilą odkotwiczenia krążownika w daleki reis, do odległych francuskich kolonij, gdzie za pieniądze niemieckiego wywiadu—wybuchły groźne zamieszki krajowców.

Porucznik Juljusz Desprès wsparł się o balustradę mostku i wpił oczyma w miasto, w którem coraz więcej świateł przygasało. Miał otrzymać urlop natychmiast po powrocie porucznika Moure. Tymczasem ta przeklęta naprężona sytuacja polityczna przekreśliła wszystkie jego plany na najbliższą przyszłość. Cóż, u licha, warci byli owi poważni panowie, osiwiali w dyplomatycznych targach, jeżeli owej sytuacji politycznej nie umieli tak, albo owak rozwiązać, jeżeli jedyną ich umiejętnością było jedynie grać nieustannie na zwłokę.

Porucznik Desprès był w rozterce z samym sobą. Od chwili, kiedy opuścił szkołę oficerską, promowany na podporucznika marynarki, marzył tylko o jednem. O tem, by wyjazdy ćwiczebne i kurtuazyjne wizyty w portach i stolicach obcych państw, zamieniły się wreszcie na wojenne wyprawy, o tem, by mógł doczekać się chwili, kiedy weźmie udział w bitwie morskiej, kiedy wojenne bandery francuskie załopoczą dumnie na szczytach masztów.

I oto, teraz, gdy wybuchł konflikt dyplomatyczny, gdy wojna stała się możliwością, stało się zarazem iż krzyżowało to plany życiowe młodego oficera.

Urlop bowiem spełzł na niczem i to z pewnością na długie miesiące, a urlop to znaczyło Paryż, a ze słowem Paryż łączyło się znowu zupełnie niezwykłe marzenie: dwoje dużych jasnych oczu i wdzięczna twarzyczka otoczona puklami ciemnych puszystych włosów.

Odległy Paryż dlatego właśnie był taki drogi i taki uroczy, że mieszkało w niem owo cudne drogie sercu porucznika zjawisko, budzące w młodym oficerze drażniące uczucia niepokoju i nadziei. Listy bowiem René, dawniej gorące i częste, w ostatnich kilku tygodniach stały się bardzo rzadkie.

Porucznik Desprès począł liczyć na palcach. Zmarszczył brwi. Już od trzech tygodni nie miał żadnego listu od René. Czyżby była chorą? Co robiła w tej chwili, gdy on czuwał na pokładzie wojennego statku?

Nazajutrz wrócił z urlopu porucznik Moure, rówieśnik Juljusza Desprès. Razem wstąpili do szkoły morskiej, razem otrzymali promocje na oficerski stopień.

„Charlemagne", wraz z towarzyszącą mu eskadrą torpedowców gotował się już do dalekiej podróży. Kominy wojennego okrętu biły w niebo kłębami dymu. Marynarze uwijali się po pokładzie.

Nie było wiele czasu, by witać się serdeczniej, by pytać o wrażenia urlopu. Dwaj porucznicy wymienili z sobą jedynie uścisk dłoni.

Juljusz Desprès nie wiedział dlaczego, ale odniósł wrażenie, że w szybkiem nerwowem przywitaniu, kolegi jest coś nieszczerego. Nie miał jednak czasu, by myśleć o tem dłużej.

Przy stole, w mesie oficerskiej toczyła się ogólna rozmowa. Porucznika Moure wypytywano o wiadomości, dotyczące konfliktu dyplomatycznego. Przybywał przecież z lądu, powinien więc mieć wyczerpujące informacje.

Moure był zawsze małomówny, tego dnia jednak ta jego zaleta, czy też wada ujawniła się w całej pełni. Odpowiadał na pytania z widoczną niechęcią i przymusem, gniotąc z chleba małe kulki, które ustawiał rzędem, jedną obok drugiej. To było bardzo zabawne.

Juljusz Desprès zbyt dobrze znał swego przyjaciela, by niedomyślić się, że porucznik pochłonięty jest jakąś sprawą, która zaabsorbowała go w zupełności.

Po obiedzie wyszli na pokład i wsparci o falszburtę palili cygara. Długą chwilę milczeli obaj. Wreszcie Desprès postanowił przerwać to milczenie.

— Jakże spędziłeś urlop?

— Dziękuje ci, doskonale! Żałuję, że był tak krótki.

Znów chwila milczenia.

— Byłeś u matki w Troyes?

— Tak!... W Paryżu również!

Słowa „w Paryżu również" powiedziane były jakimś dziwnym tonem. Być może porucznikowi Desprès zdawało się tak tylko. W jednej jednak chwili przyszło mu na myśl, że jeżeli Moure był w Paryżu, to bardzo możliwe, że widział René i udzieli mu o niej jakichś informacyj. Do ostatniej chwili, do odejścia eskadry oczekiwał na list z Paryża, na wiadomości od ukochanej dziewczyny. Zaraz zapyta o nią.

Moure tymczasem z wielką uwagą wpatrywał się w torpedowce idące w szyku czołowym po prawej burcie krążownika.

— Nie miałem dotąd sposobności powiedzenia ci nowiny! — rzekł swym spokojnym, bezbarwnym głosem, uprzedzając pytanie Juljusza.

— Nowiny?

— Tak! Ożeniłem się!

Na twarzy porucznika Després odbiło się zdumienie.

— Ożeniłeś się? W Troyes?...

— Nie! W Paryżu...

— Nie mówiłeś mi nic o twych planach w tym kierunku, gdy wyjeżdżałeś na urlop...

— Złożyło się tak jakoś...

— Pozwól więc, że pogratuluję ci serdecznie!

Porucznik Ludwik Moure ożywił się lekko.

— Zdziwisz się więcej, gdy powiem ci, że znasz moją żonę.

— Znam...?

— Tak. Znasz przecież René!

— Kogo?

Twarz porucznika Després przybrała naraz kolor żaglowego płótna. Głęboko osadzone oczy porucznika Moure spoczęły na nim z wyrazem zdziwienia.

— René! Córkę doktora Dieudonne! Tę smukłą szatynkę, o jasnych oczach...

— Ach, tak!...

Porucznik Després rozumiał wszystko, ale nie rozumiał zarazem nic. W fakcie, o którym się dowiedział, było jakieś nonsensowne, bezmyślne, tępe okrucieństwo, którego nie sposób było zrozumieć. Opanował się jednak i rzekł starając się nadać słowom swoim ton jaknajbardziej naturalny.

— Nie mówiłeś mi dotąd nigdy o tem, że interesowałeś się panną Dieudonne.

— To zdecydowało się dopiero w czasie mego ostatniego urlopu, choć panna podobała mi się oddawna. Na decyzję szybkiego wzięcia ślubu wpłynęły alarmy wojenne, których w Paryżu nasłuchałem się wyżej uszu. Postanowiłem nie zwlekać, bo i dziewczyna ładna i posag był...

Urwał i popatrzał znów na morze, które zmarszczyło się lekko poczem dodał z brutalną bezwzględnością.

— Ty, zdaje się, zabiegałeś swego czasu o jej łaski, ale niepodobałeś się jej nigdy!

— Zdaje ci się tylko! — powtórzył, jak echo porucznik Després.

▣▣▣

To było jednak coś zupełnie niezrozumiałego.

Porucznik Després zamknął się w swej kabinie, nie mogąc jeszcze opanować pierwszego wrażenia otrzymanej wiadomości.

René; jego René, żoną porucznika Ludwika Moure! René zdradziła go. Podeptała dawane tylekroć przyrzeczenia! René była żoną innego! Innego, i to kogo? żoną jego przyjaciela, człowieka którego, pośród wszystkich uważał za najbliższego! Jak się to stało, jak się to stać mogło; jak mogło to być prawdą?

Porucznik Després ścisnął rękoma czaszkę, w której tłukły się myśli, jak ćmy nocne tłuką o powierzchnię elektrycznej lampy.

O północy miał objąć wąchtę na mostku, wachtę po poruczniku Ludwiku Moure. Miał zluzować męża René.

Godziny przeznaczone na wypoczynek trawił na mocowaniu się z swym bólem.

Wyjął z biurka listy René i począł je przeglądać. Czytał słowa tęsknoty i słodkiej obietnicy, czytał przyrzeczenia wierności i nieśmiałe miłosne wyznania. Czytał i jeszcze mniej, coraz mniej rozumiał z tego, co się stało.

Z jednego z listów wypadła fotografja René i osunęła się na podłogę kabiny. Juljusz Després schylił się i podniósł tę fotografję.

Spojrzał na nią i nagle krew uderzyła mu do głowy na myśl, iż słodkie, pełne usta René, uśmiechające się do niego z fotografji, całowały i były całowane przez Ludwika Moure.

Després schował listy i po krótkim namyśle ustawił fotografję na stoliczku w kabinie. Przyszła mu do głowy szalona, obłąkańcza myśl, by pójść na mostek i bez słowa palnąć w łeb porucznika Moure. Sięgnął już nawet ręką po rewolwer, lecz wstrzymał się.

Nie wolno mu było tego robić!

Tutaj na morzu, był ciągle na służbie, co innego gdyby się teraz znajdowali na lądzie. Palnąłby mu w łeb bez względu na konsekwencje, albo zmusił, by mu stanął na placu.

Zegar okrętowy wydzwonił północ. Porucznik Després ocknął się, wstał ciężko i wyszedł z kabiny.

Owionął go zimny wiatr morski, i ochłodził rozpalone policzki. Wśród ciemnej nocy, okręt wojenny sunął, jak widmo, pod bezgwiezdnem niebem. Gdzieś w od dali płonęły światła okrętu, który ich wymijał.

Després wdrapał się po schodkach na mostek. Z granatu nocy wyłoniła się ciemna sylwetka.

— To ty, Juljuszu!

— To ja!

Dobrej nocy!...

Porucznik Moure nie doczekał się odpowiedzi.

▣▣▣▣

Wytworzył się między nimi stosunek dziwny. Przyjaźń ich nie była zerwana, a jednak już nie istniała. Słowa „zdawało ci się!“ którymi porucznik Després zakończył rozmowę na temat małżeństwa przyjaciele, były zerwaniem tej przyjaźni, choć o zerwaniu jej nie było mowy.

Istniało jednak mnóstwo niedopowiedzeń, mnóstwo przemilczeń w tej sprawie, która obchodziła ich obu tak żywo. Niewiadomo było, czy porucznik Ludwik Moure domyślił się uczuć porucznika Després do swej niedawno poślubionej małżonki. W każdym razie zachowywał się tak, jakby nic o tem nie wiedział. Porucznik Moure był istotą z natury skrytą, a przytem pozował na Anglika i nawet w najściślejszem kółku kolegów i znajomych nie tracił owej sztywności, która sprawiała, że zachowanie się jego raziło zawsze chłodem.

Porucznik Després, z drugiej strony, zachowywał się tak, a przynajmniej starał się tak zachować, jakby sprawa małżeństwa jego kolegi była dlań najdoskonalej obojętną. Mimo to zdawali sobie obaj sprawę, że bardzo szybko przyjdzie między nimi do nowej na ten temat rozmowy, rozmowy tem bardziej nieuchronnej, że byli zamknięci obaj z sobą na szczupłej przestrzeni wojennego okrętu. Gdy na lądzie żegnają się ludzie ze swą przyjaźnią, mogą skutecznie unikać wzajemnych spotkań. Pokład okrętu, szczególnie pokład okrętu wojennego, jest zbyt małą przestrzenią, by tak się stać mogło.

Jakoż już na drugi dzień, pod wieczór, przyszło znów do rozmowy między nimi.

— Juljuszu!—zaczepił por. Moure przyjaciela — Twoje wczorajsze gratulacje nie były szczere.

— Jakie gratulacje? — zapytał pozornie obojętnie Després.

— Nie udawaj, że sobie nie przypominasz. Słuchaj, czy ty kochasz René?

— Śniło ci się chyba! Owszem był czas, gdy interesowałem się nią bardzo, ale obecnie...

Pytanie które padło teraz z ust porucznika Moure było bardzo dziwne, ale był on znany z tego, że zadawał dziwne i niespodziewane pytanie.

— A ty, ty się podobałeś René?

Després uczuł, że fala nienawiści i gniewu ogarnia go ponownie, jak płomień. Przemógł się jednak i odpowiedział.

— Sam przecież powiedziałeś wczoraj, że nie podobałem się jej nigdy.

Moure ścisnął wąskie wargi.

— Masz rację! Zapomniałem o tem!

Na tem skończyła się ich rozmowa, ale w dwie godziny później gdy Després porał się z swym cierpieniem w kabinie i przechodził od żądzy mordu do chęci zapomnienia, do drzwi kabiny zapukano i zanim porucznik zdołał powiedzieć „proszę" w drzwiach wyrosła sylwetka Ludwika Moure.

Niewiadomo było z czem i poco przychodził.

Stało się jednak, iż wzrok jego padł na stolik, na którym stała fotografja René. Porucznik Moure przymrużył lekko oczy. Podszedł do stolika, wziął fotografję w rękę i rzucił na nią szybkie spojrzenie. Postawił ją na miejscu i spojrzał zkolei na Juljusza Després.

Mierzyli się wzrokiem w którym była obopólna nienawiść. Moure pierwszy ochłonął. Zrobił zwrot, jak żołnierz na mustrze i bez słowa opuścił kabinę.

Wieści, jakie radjo przynosiło ze świata, były coraz groźniejsze dla sprawy pokoju. Szyfry, jakie odbierał komendant eskadry donosiły, iż wypowiedzenie wojny wisiało na włosku. Eskadra która opływała hiszpańskie brzegi miała w każdej chwili oczekiwać zmiany rozkazów.

Na całym okręcie, od pomieszczeń palaczów do kabiny kontradmirała na ustach wszystkich było jedno słowo: — wojna.

Dwu tylko było ludzi obojętnych na wieści wojenne, dwu tylko ludzi miało inne słowo na ustach. Ludźmi tymi byli Juljusz Després i Ludwik Moure, a słowem tem było imię kobiece: René.

Dnia tego szyfrowane depesze przyniosły rozkaz, by eskadra torpedowców odłączyła się od krążownika i w jednym z portów hiszpańskich oczekiwała na dalsze rozkazy. Krążownik „Charlemagne" otrzymał rozkaz krążenia po Morzu Śródziemnem.

Tego samego dnia porucznik Moure rozpoczął znów rozmowę z Juljuszem Després,

— Masz w swej kabinie fotografję mojej żony!

Po raz pierwszy w rozmowie z porucznikiem Després użył Ludwik Moure słów „mojej żony" zamiast imienia René.

— Owszem mam fotografję twojej żony! Czy chcesz bym ci ją zwrócił?

— Jeżeli uważasz to za stosowne!

Després pociągnął go w stronę swej kabiny.

— Owszem, uważam! A ponieważ widzę, że męczy cię nieświadomość jaki był mój stosunek do René... do twojej żony, dam ci wszystkie jej listy do mnie! Przeczytaj je sobie i zaspokój twą ciekawość!

Porucznik Moure zbladł. Juljusz Després wbiegł do kabiny i porwał listy z szuflady, załączył do nich fotografję i wcisnął w ręce męża René, Moure opuścił kabinę, milczący, jak zawsze.

Nie upłynęła jednak godzina, jak powrócił. Oprócz fotografji i listów, wręczonych mu przez por. Després, niósł małe zawiniątko.

— René—rzekł cichym głosem—prosiła mnie bym spełnił bardzo przykrą dla mnie misję zwrócenie ci twych listów, które pisałeś do niej. Wobec naszego nagłego wyjazdu — nie było, niestety, innego sposobu... Chciałem odwlec tę przykrą chwilę, ale postępowanie twoje zmusza mnie do tego! Oto one!

Położył na stole mały pakiecik.

— Tu zaś—rzekł—zwracam ci, danemi do przeczytania, listy René do ciebie! Daję ci słowo oficerskie, nie przeczytałem z nich ani wiersza.

Twarz Juljusza Després spłonęła nagłym rumieńcem wstydu.

Porucznik Ludwik Moure stojąc w drzwiach kabiny, zwrócił się do kolegi.

— Jeszcze jedno, poruczniku Després. Otrzymaliśmy wiadomość, że wojna została wypowiedziana. Dowódca okrętu prosi nas do siebie, na wychylenie kielicha szampana za pomyślność Francji!

Noc była ciemna i głucha, jak noce poprzednie. Fale oceanu przelewały się z szumem, biły pieniąc się o burty krążownika, który ze zgaszonemi światłami zdążał w stronę cieśniny gibraltarskiej.

Porucznik Juljusz Després czuwał na mostku dowódcy krążownika.

Niebezpieczeństwo czaiło się wszędzie, skradało się w mrokach nocy bezszelestnymi krokami, kryło się w spienionych falach oceanu.

Wicher pojękujący na wantach krążownika, rozpędził chmury i sprawił iż światło księżyca zbliżającego się już do nowiu ucałowało wzburzone fale.

Wachty bojowe czuwają na krążowniku, pozornie wymarłym i pozbawionym życia. Juljusz Després i drugi oficer wachtowy badają nieustannie przez szkła mroczną toń morską. Są już przecież na wojennych ścieżkach i lada chwila spodziewają się wyłonienia z fal morskich złowrogiego periskopu nieprzyjacielskiej łodzi.

Dochodzi godzina druga w nocy gdy nagły straszliwy wstrząs targa krążownikiem. Rozlega się przeciągły przytłumiony huk i dwa wielkie słupy wodne biją w niebo powyżej wysokości kominów.

Z trzaskiem łamią się maszty okrętu, jeden z kominów pęka, jak kruchy kieliszek, zgnieciony ręką pijaka.

Torpedy! Nieprzyjacielskie torpedy!

Porucznik Juljusz Després pada na mostek, podnosi się jednak natychmiast. Dowódca statku wbiega w nocnej pyjamie na mostek kapitański.

Paszcze armat krążownika poczynają siać ogniem i żelazem, chcąc zniszczyć nieprzyjacielską łódź podwodną. Okręt zalegają ciemności. Jedna z torped trafiła w stację elektryczną,

„Charlemagne" kantuje ostro na lewą burtę. W ciemności, wyrwani ze snu, błądzą po okręcie marynarze. Mylą w ciemnościach drogę, nie mogą dostać się na pokład. Krzyżują okrzyki pełne trwogi i lęku.

Lecz oficerowie spieszą z pomocą. Uspokajają po ojcowsku, latarkami elektrycznemi wskazują drogę.

Krążownik pogrąża się w morze, powoli ale nieustannie.

— Do szalup! —pada komenda. Ale w pośpiechu nerwowym jedna z szalup zrywa się z szlupbelek i tonie.

Z kapitańskiego mostku padają ostatnie rozkazy. W szalupach nie starczy miejsca dla wszystkich. Marynarze zajmują w nich miejsca pierwsi, oficerowie ostatni.

Por. Juljusz Desprès ogląda się i widzi koło siebie Ludwika Moure.

Z dołu słychać nawoływania.

— Jedno miejsce w szalupie! Jedno miejsce w szalupie! — dochodzą tłumione szumem morza słowa.

Desprès i Moure spoglądają na siebie. To miejsce należy do jednego z nich.

— Desprès! Zajmuj miejsce w szalupie!—mówi por. Moure swym spokojnym i zniżonym głosem.



W cieniu dział...

Porucznik Desprès czyni przeczący ruch głową.

— Nie! Poruczniku Moure, to miejsce należy się tobie! Jesteś żonaty, ja nie mam nikogo na świecie.

Okręt zanurza się coraz bardziej. Wołania z szalupy stają się bardziej natarczywe.

— Juljuszu!...

— Ludwiku!...

Spierają się z sobą obaj w obliczu śmierci.

Moure — mówi porucznik Desprès—jesteś żonaty, masz obowiązki, ratuj swe życie.

— Nie mam prawa do tego! Posłuchaj! W obliczu śmierci należy ci się prawda. Poślubiłem René mając pełną świadomość tego; że ją kochasz. Rozumiesz?

Twarz Juljusza Desprès tężeje w bolesnym skurczu. Podchodzi tuż do porucznika Moure. Wyciąga do niego rękę. Tam ten przyjmuje ją zdziwiony.

— Nie mamy obaj poco wracać do Francji.

Moure patrzy na niego długo. Pogodny uśmiech wykrzywia jego wąskie wargi. Zrozumiał, wie, że w tej chwili zapomnieli sobie wszystkie krzywdy, że znikł dzielący ich przedział.

Pozostają obaj na mostku krążownika, który złopie chciwie, przelewającą się przez burty, pożerającą go wodę. Koniec.

PANORAMA GDYNI



OBRÓT TOWARÓW W PORCIE GDYŃSKIM W LUTYM B. R.

W miesiącu sprawozdawczym przywieziono 30866,7 ton wobec 30752,4 ton w miesiącu poprzednim. W tem produktów pochodzenia zwierzęcego oraz spożywczych, 1.747,8 ton produktów przemysłowych 3850,6 ton materjałów i wyrobów drzewnych 52,7 t. materjałów budowlanych 2,8 t., paliwa i t. p. 94,2 t., materjałów i przetworów chemicznych 4,3 t., rudy, metali i wyrobów włókienniczych 380,5, różnej drobnicy 66,3 ton

Wywieziono w tym okresie ton: produktów spożywczych i zwierząt 78,2, materjałów budowlanych 3,8 węgla bunkrowego 11342,8, węgla eksportowego 230669,8, koksu 1125, materjałów i przetworów chemicznych 975,9, rudy, metali i wyrobów metalowych 203,2, papieru i wyrobów papierowych 39,8, materjałów i wyrobów włóknistych 67,6, drobnicy 4,4.

Razem wywieziono w miesiącu lutym 260.437,2 t. wobec 292.569,2 t. w miesiącu poprzednim. Ogólny obrót towarów wynosił w miesiącu sprawozdawczym 291.303,9 wobec 323.321,6 w miesiącu poprzednim.

Ruch pasażerów w miesiącu lutym wynosił 686 osób wobec 1492 w miesiącu poprzednim.

„N I T Y" na okręt wojenny „Dar Warszawy"

Stołeczny Komitet Floty Narodowej celem zebrania funduszów na budowę okrętu wojennego „Dar Warszawy" sprzedaje „nity" po 100 złotych sztuka.

Nazwisko nabywającego „nit" zostanie umieszczone na specjalnej tablicy wmurowanej w Warszawie w Magistracie i wpisane do księgi pamiątkowej, która przechowywana będzie na okręcie.

Większe kwoty złożyli:

P. Nowicki Zygmunt — rejent, nabył 9 nitów, Jabłoński Mieczysław — zastępca rejenta, nabył 6 nitów.

Przytem zaznaczamy, że wymieni Panowie złożyli przedtem większą sumę do Centrali Komitetu Floty Narodowej.

P. Gepner Abraham właściciel „Domu Handlowego A Gepner" Grzybowska 27 nabył 10 nitów.

Zgromadzenie Cechu Tapicerów w Warszawie dla uczczenia 15-o letniej pracy jako Starszego Zgromadzenia Cechu p. Stanisława Krzyżanowskiego nabyło 3 nity.

„Nity" nabywać można w Stołecznym Komitecie Floty Narodowej, Senatorka 14 w godz. 9—15 lub wpłacić na konto w P. K. O. Nr. 16.080.

Ministerstwo Spraw Wojskowych
O KOMITECIE FLOTY NARODOWEJ

Ministerstwo Spraw Wojskowych
Biuro Ogólno - Organizacyjne
L. 2001/Wyszk.
R. 291
Komitet Floty Narodowej
poparcie akcji.

Komitet Floty Narodowej (Warszawa, Elektoralna 2), na którego czele stoi Prezydjum, składające się z najwyższych dostojników w Państwie, rozwija szeroką działalność, mającą na celu stworzenie i rozwój floty handlowej i wojennej. W akcji tej oczywiście nie może zabraknąć wojska, które w miarę swych środków i możliwości przyczynić się musi do rozwoju i propagandy idei głoszonych przez Komitet Floty Narodowej.

Polecam Dowódcom O. K. poprzeć gorąco akcję Komitetu, zachęcając oficerów do brania udziału w organizowaniu Komitetów lokalnych (miejskich i powiatowych) i w pracy propagandowej.

Akcja Komitetu Floty Narodowej popierana jest z polecenia Pana Ministra Spraw Wewnętrznych przez PP. Wojewodów i Starostów oraz z polecenia Pana Ministra W.R. i O.P. — przez PP. Kuratorów okręgów szkolnych.

II. Wiceminister Spraw Wojskowych
(—) Fabrycy
Generał Brygady

Otrzymują:
Dowódcy O. K. Nr. I. II. III. IV. V. VI. VII. VIII. XI. X.
Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej
Dowódca K. O. P.
Komitet Floty Narodowej.

POLSKA ZAŁOGA NA POLSKICH STATKACH

Zarówno opinja publiczna jak i polskie władze morskie zgodne są co do tego że obce, a nieraz i nieżyczliwe elementy stanowiące obsadę polskich okrętów handlowych powinny byc jaknajprędzej zastąpione przez polaków.

W końcu roku ubiegłego spolszczona została załoga statku polsko-amerykańskiej linji transatlantyckiej „Pułaski", obecnie została spolszczona załoga statku tejże linji „Kośniuszko", który przed kilku dniami ze 150 pasażerami i towarem, pod kierownictwem kapitana Borkowskiego opuścił port gdański i wyruszył do Ameryki.

500 METRÓW POD POWIERZCHNIĄ MORZA

Amerykańskie Towarzystwo Zoologiczne posiada na wyspie Nonsuch dużą i świetnie urządzoną stację biologiczną, której kierownikiem jest prof. Beebe.

Od wielu już lat uczony ten bada bogate życie głębin morskich. Badania te odbywały się jednak tylko na nieznacznej stosunkowo głębokości, gdyż nie było dotąd aparatu nurkowego w którym możnaby było opuszczać się na kilkaset metrów w głąb morza. Obecnie, jak donosi prasa amerykańska, współpracownikowi prof. Beebe, inż. Otisowi Sartono, udało się skonstruować specjalny aparat nurkowy pozwalający na opuszczenie się na bardzo znaczną głębokość.

Aparat ma wygląd stalowego balonu o podwójnych ścianach, pomiędzy któremi znajdująca się przestrzeń wypełniona jest ściśnionem powietrzem. W ten sposób stalowa ta kula wytrzymuje olbrzymi nacisk wody i może być opuszczana do przeszło półkilometrowej głębokości.

Okrągłe okno zaopatrzone w szybę z grubego szkła zezwala na czynienie obserwacji, które ułatwiają dwa niezmiernie silne reflektory. Elektryczny generator dostarcza powietrza, telefon zaś utrzymuje stałą komunikację pomiędzy nurkami a okrętem, z którego balon ów zostaje zatopiony i następnie podnoszony na powierzchnię.

Prof. Beebe i asystent jego Bartons opuścili się w swym balonie dotychczas dwa razy, po raz pierwszy do 250-metrowej a drugim razem do 430-metrowej głębokości t. j. do takiej, jakiej nie osiągnął jeszcze żeden nurek.

Przy świetle reflektorów, rozjaśniających ciemności, panujące na takiej głębokości, uczeni amerykańscy poczynili szereg niezmiernie ciekawych obserwacji, a specjalny aparat kinematograficzny pozwolił na utrwalenie fantastycznego życia tych morskich głębin.

Poznano więc całe mnóstwo dotychczas nieznanych ryb i zwierząt i już te dwie morskie ekspedycje dowiodły, jak ubogie są nasze wiadomości dotyczące tego co kryje w sobie morze, którego świat nie ustępuje w swej rozmaitości faunie lądowej i przewyższa ją w rozmaitości i dziwaczności swych przedstawicieli.

Dalsze badania głębin morskich przez amerykańskich uczonych napewno przyniosą jeszcze bardziej sensacyjne rezultaty.

Z ŻYCIA NASZEJ MARYNARKI

Podchorążowie marynarki wojennej przy szorowaniu pokładu



Eksport do Anglji na statkach Pol.-Br. T-wa

W ciągu roku 1930 wywieziono z Polski do Anglji na statkach Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego następujące ilości towarów:

Bekony 23.950 tonn, parafiny 2.922, masło 2.468, jaja 2.353, dykta 712, drzewo 8.693, celuloza 1.008, mąka 1.477, mączka kartoflana 275, ryżowa 1.616, cukier 965, klepki 205, inne 3.832, razem 50.546 tonn + 256 szt. koni.

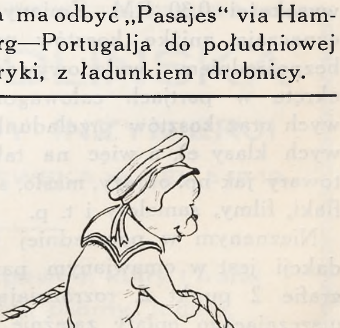
Import z Anglji w roku 1930 wyniósł razem 12.661 tonn.

PRZEZ MORZE KROCZĄ PAŃSTWA DO POTĘGI

KOMUNIKACJA Z PORTAMI AFRYKI

Towarzystwo Żeglugowe „Oldenburg-Portugiesische Dampfschiff-Reederei—Hamburg", utrzymujące stałe linje pomiędzy portami Hiszpanji, Portugalji, Algieru, półn. Marokko, wysp Kanaryjskich a Hamburgiem postanowiło włączyć do tej komunikacji również Szczecin.

Pierwszy statek omawianego przedsiębiorstwa przybył w roku bieżącym do Szczecina z Casablanki, przywożąc ładunek trawy morskiej. Następne statki „Tanger" (3.350 ton) i „Pasajes" (2.600) przybyły do Szczecina w lutym r.b. z takimże samym ładunkiem. Część ładunku tego ostatniego przeznaczona jest dla Gdańska, dokąd też wspomniany statek odszedł. Podróż powrotną z Gdańska ma odbyć „Pasajes" via Hamburg—Portugalja do południowej Afryki, z ładunkiem drobnicy.



KRYZYS OBNIŻA OPŁATY PORTOWE

Znaczne zmniejszenie się obrotów towarowych w portach Hamburg, Brema, Rotterdam i Antwerpja w 1930 r. powoduje, że porty te okazują ostatnio tendencję do obniżania opłat portowych przy przeładunku towarów.

Po pierwszej zniżce opłat portowych w Hamburgu okazują te same tendencje większe porty sąsiednie. Szczególnie Antwerpja, która czuje się zagrożona ostatnią zniżką w Rotterdamie, zamierza przedsiębrać energiczne kroki, by zapobiec dalszemu odpływowi towarów, które dotychczas przechodziły przez ten port. W porcie hamburskim została ostatnio zmieniona taryfa opłat przeładunkowych. Mianowicie taryfa za używanie publicznych bulwarów portowych, która weszła w życie 1.10 ub. r., a zmieniana następnie częściowo rozporządzeniami z dnia 30.10.1930 r., z dn. 26.11.1930 r. oraz z 30.12.30 r., uległa obecnie dalszej daleko idącej zmianie w kierunku zniżki opłat portowych. Rozporządzenie regulujące sprawę tej zmiany ukazało się ostatnio w „Hamburgisches Gesets und Verordnungsblatt" Nr. 8 z dnia 22.2.1931 r. z mocą obowiązującą od 1.3.31 r. i zawiera następujące poważniejsze zmiany:

Rozszerzono punkt 1a paragrafu 2 przez zastosowanie tych stawek przeładunkowych przy bezpośrednim wyładowaniu okrętu, podczas gdy dotychczas z zawartych w tym punkcie stawek korzystały tylko towary załadowywane na okręt. Ponadto w punkcie tym została umieszczona przedtem niefigurująca stawka dla klasy najdroższej, to jest klasy e) w wysokości 0,30 RM. Zmiany te oznaczają zniżkę kosztów przy bezpośrednim wyładowywaniu okrętu w partjach całowagonowych oraz kosztów przeładunkowych klasy e), a więc na takie towary jak np. obrazy, masło, ser, flaki, filmy, samoloty i t. p.

Nieznanym w poprzedniej redakcji jest w omawianym paragrafie 2 punkt 2, rozróżniający uiszczającego opłaty zależnie od tego, czy obrót ma miejsce z portami europejskiemi, czy też pozaeuropejskiemi.

Zniesienie ważności p. 6 z § 2 oznacza, że na przesyłki klasy a) i b) ponizej 5000 kg., a więc na towary takie, jak np. asfalt, boraks, złom, nawozy, śledzie w beczkach, rośliny strączkowe, juta, kawa i t. d., zostały opłaty przeładunkowe znacznie zniżone przez zastosowanie dla nich stawek normalnych.

Zmiany te, stanowiące zniżki opłat portowych dla pewnych rodzajów przeładunków, należy uważać za uwzględnienie przez hamburskie władze portowe dezyderatów kupiectwa.

Z PRZYCZYN OD REDAKCJI NIEZALEŻNYCH № 2-gi „POLSKIEJ FLOTY NARODOWEJ" — UKAZUJE SIĘ Z PARODNIOWEM OPÓŹNIENIEM. NUMER 3-ci WYJDZIE I-go KWIETNIA B. R.

RADJO NA USŁUGACH ŻEGLUGI

Radjo — cudowny ten wynalazek XX wieku oddaje nieocenione usługi żegludze morskiej. Oto jak ostatnio donoszą radjo zainstalowane zostało na wszystkich prawie latarniach morskich. Podczas największej mgły sygnały podawane przez radjo latarń morskich, dają możność okrętom określać dokładnie swoje miejsce na morzu.

Stosownie do siły nadawczej stacji radjotelegraficznej, latarnie morskie można podzielić na trzy grupy: latarnie o silnej stacji, posyłającej sygnały na odległość przeszło 200 mil morskich, latarnie podające sygnały podczas mgły na odległość 50 mil morskich i latarnie lokalne mieszczące się w wąskich przejściach do portów lub w kanałach.

Działanie radjo-latarni morskiej jest nieskomplikowane. Posyła ona synał, który przyjmuje okręt, jednocześnie odnotuwując u siebie na mapie morskiej kierunek tego sygnału według kompasu.

Dwa lub trzy sygnały podane z różnych latarń dokładnie dają możność określenia miejsca okrętu na morzu. Oprócz stałych nadbrzeżnych latarń poczęto stosować radjo i na latarniach pływających. Np. we Francji jest już w użyciu 4 takie radjo-latarnie ruchome.

Prenumerujcie, czytajcie, popierajcie „POLSKĄ FLOTĘ NARODOWĄ"



— Widzę, bracie, że zupełnie zdryfowało cię z kursu. Odprowadzę cię. Gdzie mieszkasz?

— Na zind—west od twego nosa... Odrazu b...bierz prawo na burtę!

* * *



— Jak myślisz, czy Noe był dobrym kapitanem?

— Spodziewam się. Czy to łatwo było dowodzić taką menażerją!

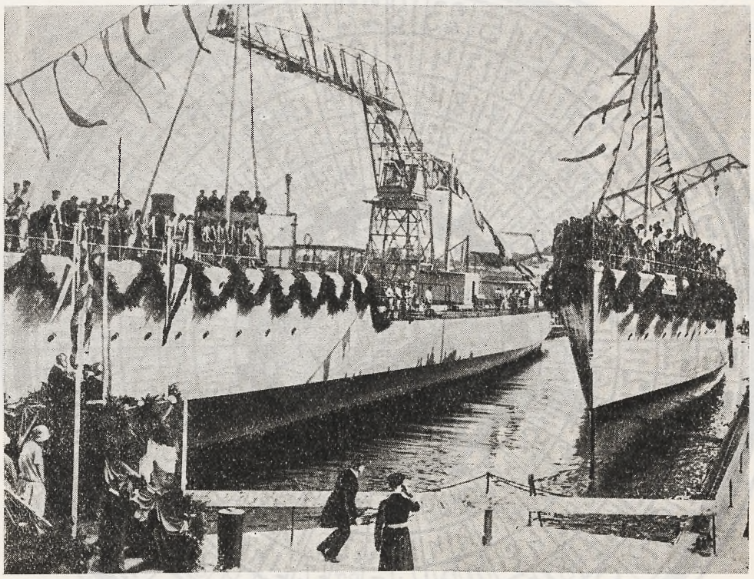
— No, tak, ale ostatecznie posadził swój okręt na mieliźnie.

— Na mieliźnie! Nie byle jaka to była mielizna: Ararat. Nie każdy kapitan potrafi to zrobić.

POMIARY POBRZEŻA MORSKIEGO

Sezon nowych prac pomiarowych ministerstwa robót publicznych na pobrzeżu morskiem rozpocznie się w roku bieżącym z dniem 1 maja. Prace obejmą obręby Stefanowo i Pierwoszyno, jako zwarty dalszy ciąg prac pomiarowych na terenie sfery interesów mieszkaniowych miasta Gdyni, ponadto od strony Wielkiego Morza dokończone będą pomiary w obrębie Helu, Poczernina i Cetniewa oraz pomiar silnie rozwijającego się letniska Karwia. Prace pomiarowe w roku bieżącym obejmą obszar około 3000 ha, co z wykonanemi dotychczas pomiarami w latach 1928/30 da około 92 km. kwadratowych zdjętej powierzchni pobrzeża.

Wobec tego, że dotychczasowe prace obejmowały gminy, w których ze względu na rozwój Gdyni, względnie letnisk nadmorskich, ruch budowlany był silnie wzmożony, należy zaznaczyć, że z końcem r. 1931 najpilniejsza część prac pomiarowych zostanie ukończona i pomiary te tworzą już, z wyjątkiem Karwi, kompleksy zwarte. Na terenie sfery interesów mieszkaniowych miasta Gdyni będą wykonane zdjęcia od granicy w. m. Gdańska do obrębu Mechelinki, zaś od strony Wielkiego Morza obręby tworzące cały półwysep Hel łącznie z obrębami Wielka Wieś, Poczernino i Cetniewo, w kierunku rzeki Piaśnicy, granicy Państwa z Rzeszą Niemiecką. W roku 1931 wykonanych będzie 21 obrębów. —



Dwa nowe torpedowce niemieckie „Falke" i „Condor" w chwilę po poświęceniu i spuszczenin na wodę

O NOWE LINJE OKRĘTOWE

Wobec rozwijających się z każdym rokiem stosunków handlowych z Francją i Belgją, coraz więcej ujawnia się potrzeba założenia nowej linji żeglugi dla bezpośredniego połączenia Gdyni z portami tych państw, przedewszystkiem zaś Cherbourgiem, Havrem i Antwerpją.

WĘGIEL POLSKI — — DLA HISZPAŃJI

Zapoczątkowany przed niedawnym czasem wywóz węgla przez Gdynię do Hiszpanji rozwija się nader pomyślnie. W pierwszym tygodniu b. m. opuściły port gdyński 4 parowce z 12 tys. ton węgla dla portów hiszpańskich.

DZIAŁ ROZRYWEK UMYSŁOWYCH

OD REDAKCJI

Pragnąc, dać Czytelnikom miłą i godziwą rozrywkę, od numerzu niniejszego wprowadzamy ten dział pod nazwą „Rozrywki Umysłowe", które odtąd ukazywać się będą stale. Za rozwiązanie zadań zamieszczonych w dziale tym, Redakcja drogą losowania przeznaczać będzie cenne nagrody.

Rozwiązania niniejszego zadania nadsyłać należy pod adresem redakcji do dn. 15 kwietnia b. r. Przy rozwiązaniu należy podać dokładny adres, imię i nazwisko.

ARYTMOGRAF (PROJEKTOWAŁ I WYKONAŁ STANISŁAW R. ŚLEDZIŃSKI



Cyfry zastąpić literami, aby powstało 48 wyrazów 5-cio literowych pionowych o podanem znaczeniu. Wszystkie wyrazy czyta się w kierunku wskazówki zegarowej począwszy od znaczka V na obwodzie koła. Rząd środkowy czytany poziomo da rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów:

1) Sztuczna twarz, 2) Kula ziemska, 3) Utwór Prusa, 4) Roślina podzwrotnikowa, 5) Zn. wrota, 6) Wyrób ceramiczny, 7) Zn. bój, 8) Bita droga, 9) Choroba epidemiczna, 10) Droga wyznaczana, 11) Przyrząd kąpielowy, 12) Zabezpieczenie okna; zagroda, 13) Imię męskie, 14) Część złotego, 15) Alkochol, 16) Zwierzę domowe, 17) Rzemieślnik, 18) Zamknięcie, 19) Sklep z mięsem, 20) Narzędzie rolnicze 21) Znaczek pocztowy, 22) Silny, zręczny, 23) Ptak górski, 24) Ptak pospolity, 25) Rodzaj łódki, 26) Owad, 27) Roślina wonna, 28) Kobyła, 29) Staroświecki instrument muzyczny, 30) Rodzaj dużego lustra, 31) Kawalerzysta rosyjski, 32) Planik 33) Tłuszcz, 34) Minerał, 35) Gatunek małego konia, 36) Naczynie do kwiatów, 37) Nabiał, 38) Blaszane naczynie do mleka, 39) Klasa 40) Statek rybacki, 41) Sprzęt szkolny, 42) Stolica Czechosłowacji, 43) Jednostka natężenia prądu elektrycznego, 44) Rzemienie służące do szycia pasów, 45) Zn. pociąg., 46) Pomadka do obuwia, podłogi, 47) Służący 48) Część miasta.

Bonzio ma głos...



Ten Mops był psem Magellana. Nie był to zwykły pies okrętowy, jakich wiele uwija się na pokładach statków, obwąchując codziennie wszystkie pachoły, wentylatory i inne urządzenia pokładowe. Ten był w całem znaczeniu słowa niezwykły.

W czasie buntu załogi został wysadzony na bezludną wyspę. Ludzi na niej nie było, były natomiast zwierzęta. Nasz Mops dzięki swej odwadze i mądrości w krótkim czasie opanował wszystkie zwierzęta i stał się założycielem dynastji Mopsów. Przeciwników swych pożerał bez litości W jednej z licznych bitew, któreś zwierzę — lew zdaje się — przetrącił mu nogę i odtąd mops otrzymał przydomek: Kulawy.

Wszystko było dobrze, aż któregoś dnia przybyli na wyspę ludzie z sąsiedniego archipelagu i po zaciętej walce zwyciężyli i pożarli Mopsa. Ja sam nie lubię mopsów, gdyż mają szpetne pyski, ale temu muszę oddać hołd zupełnego uznania. Znaczenie jego na wyspie było tak wielkie, że nie tylko wyspę, ludzie nazwali wyspą Kulawego Mopsa, ale sami przybrali to imię i nazwali się Mopsami.

Tam właśnie chwycił nas sztorm, o którym mówiłem. Fiu, fiu! to była zabawa! Okręt nasz, a była to fregata siedmiomasztowa, strasznie kładł się na boki i co chwila zanurzał swe maszty w wodzie aż do samego pokładu, tylko woda tryskała przed nim jak przed motorówką.

Nasz gospodarz messy przerażony wpadł do kajuty:

— Bonziu! co będzie? krzyczy nieswoim głosem.

— A nic, powiadam, nie zginęliśmy od niestrawności po zjedzeniu wczorajszego obiadu, nie zginiemy i od tajfunu.

Mówiłem już, że okręt nieustannie pod wodą się nurzał. Głodny byłem i wściekły, gotów byłem rozszarpać każdego. Biegłem właśnie na dziób okrętu, gdy zobaczyłem przepływającego po pokładzie obok mnie rekina.

Rzuciłem się na niego i rozdarłem mu brzuch od głowy do ogona; nie dziwcie się—w takich chwilach każdy ma więcej siły niż zwykle. I, wyobraźcie sobie, z brzucha wypadł mały kanak, jeszcze żywy — to z rodzaju tych Mopsów. Djabli wiedzą, skąd się on wziął w brzuchu rekina! Był u nas potem chłopcem okrętowym. Lubił mię i kładł dla mnie najlepsze kąski. Ale ludzie z załogi bili go nieraz. Za to, że był czarny, no i że był mały i jeden, a ich było dużo i wszyscy dorośli.

Żałowałem nawet, że tego kanaka wyprułem z brzucha rekina.

Fale na morzu były ogromne: najmniejsza jak kopiec Kościuszki w Krakowie, ale były i takie, jak Giewont...

Nie wierzycie?

No, to do widzenia!

(3 — 1)

„Gdyby jedna szósta ludności Rzeczypospolitej Polskiej składała **1 zł. rocznie** na Flotę Narodową, Bałtyk wkrótce pokryłby się okrętami pod banderą polską".

3-ci numer czasopisma ukaże się 1-go kwietnia b. r.

Prenumerata miesięczna zł. 2, półroczna zł. 10, roczna zł. 20.

Ceny ogłoszeń: 1/1 strona — 600 zł., 1/2 strony — 350 zł., 1/4 strony — 200 zł., 1/8 strony — 120 zł.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ.

Drukarnia M. Michalskiego, Łucka 38, tel. 291-67 — pod zarządem Fr. Kobylińskiego.